

*Parlament České republiky  
POSLANECKÁ SNĚMOVNA  
2013  
6. volební období*

**322.**

***USNESENÍ***

*výboru pro evropské záležitosti  
ze 45. schůze konané dne 23. května 2013*

**k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva /kód dokumentu 5899/13, KOM(2013) 18 v konečném znění/**

**ke sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Čisté zdroje energie pro dopravu: Evropská strategie pro alternativní paliva /kód dokumentu 5736/13, KOM(2013) 17 v konečném znění/**

---

Výbor pro evropské záležitosti po vyslechnutí informace náměstka ministra dopravy Ing. Miloslava Haly, náměstka ministra průmyslu a obchodu Bedřicha Dandy, 1. náměstka ministra životního prostředí Ing. Martina Frélicha, po vyslechnutí zpravodajské zprávy posl. Františka Novosada a po rozpravě

**s c h v a l u j e** stanovisko, které je přílohou tohoto usnesení.

Josef Šenfeld v. r.  
ověřovatel výboru

František Novosad v. r.  
zpravodaj výboru

Jan Bauer v. r.  
předseda výboru

## NÁVRH SMĚRNICE

**Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva**

**KOM(2013) 18 v konečném znění, kód Rady 5899/13  
Interinstitucionální spis 2013/0012/COD**

## SDĚLENÍ

**Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Čisté zdroje energie pro dopravu: Evropská strategie pro alternativní paliva**

**KOM(2013) 17 v konečném znění, kód Rady 5736/13**

- **Právní základ:**  
Článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie (návrh směrnice).  
Dokument informační povahy (sdělení).
- **Datum zaslání Poslanecké sněmovně prostřednictvím VEZ:**  
29. 1. 2013
- **Datum projednání ve VEZ:**  
28. 2. 2013 (1. kolo)
- **Procedura:**  
Spolurozhodovací (návrh směrnice).  
Dokument nepodléhá hlasování v Radě (sdělení).
- **Předběžné stanovisko vlády (dle § 109a odst. 1 jednacího řádu PS):**  
Datované dnem 18. března 2013 (sdělení), resp. 22. března 2013 (návrh směrnice), doručené do výboru pro evropské záležitosti dne 20. března (sdělení) a 12. dubna (návrh směrnice) prostřednictvím systému ISAP.
- **Hodnocení z hlediska principu subsidiarity:**  
Návrh je v souladu s principem subsidiarity.

- **Odůvodnění a předmět:**

Oba předkládané dokumenty, sdělení i návrh směrnice, vycházejí ze strategie Evropa 2020 a z tzv. bílé knihy „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“<sup>1</sup>. Účelem jejich předložení je vyhodnotit dostupné varianty alternativ ke klasickým „ropným“ palivům a navrhnout opatření na podporu rozvoje trhu s alternativními palivy. Cílem postupu EU v této oblasti je postupné snižování dovozu ropy a ropných produktů a dekarbonizace dopravy (v souladu s cílem snížit do roku 2050 emise CO<sub>2</sub> v dopravě o 60 %, jak stanoví bílá kniha), což je jedním z klíčových cílů strategie Evropa 2020.

Dle šetření Komise a vyhodnocení veřejné konzultace jsou hlavními překážkami zavádění alternativních paliv na evropský trh především absence fyzické infrastruktury pro alternativní paliva a absence společných technologických standardů (specifikací) pro rozhraní mezi vozidly a infrastrukturou. V EU existuje velký potenciál pro využití alternativních paliv v dopravě, ovšem vzhledem k různým přístupům k této problematice v jednotlivých členských státech a používání různých technologických alternativ došlo k fragmentaci vnitřního trhu a ke vzniku překážek bránících mobilitě vozidel využívajících alternativní paliva. Proto je dle Komise nezbytné podpořit plošné zavádění alternativních paliv, a to konkrétně vytvořením stabilního právního rámce se závaznými cíli pro vybudování infrastruktury, což má mít zásadní význam pro přilákání soukromých investic do této oblasti.

- **Obsah a dopad:**

*Sdělení „Čisté zdroje energie pro dopravu: Evropská strategie pro alternativní paliva“*

Sdělení obsahuje komplexní strategii týkající se alternativních paliv a plán na její uplatnění, jenž zahrnuje všechny druhy dopravy. Cílem je vytvořit dlouhodobý rámec politiky, kterým by se řídil technologický rozvoj a investice v oblasti využívání těchto paliv a který by dodal důvěru spotřebitelům. Strategie si klade za cíl zachovat technologickou neutralitu, tedy zahrnout všechny možnosti a neupřednostňovat žádné palivo. Za alternativní paliva sdělení považuje LPG (zkapalnělý ropný plyn), LNG (zkapalnělý zemní plyn), CNG (stlačený zemní plyn), kapalná biopaliva, elektřinu a vodík. Analyzuje jejich možné využití pro různé druhy dopravy (silniční, železniční, letecká a vodní) i jejich potenciál a definuje prioritní oblasti, v nichž je nezbytné přijmout další opatření:

- infrastruktura pro alternativní paliva,
- vytvoření společných technických specifikací,
- přijetí spotřebiteli,
- technologický vývoj.

Hlavním opatřením je souběžně předkládaný návrh směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (viz níže). Ten počítá s vytvořením takové infrastruktury, která zajistí dostatečné pokrytí a tím i úspory z rozsahu na straně nabídky a současně kladné dopady existence sítě na straně poptávky. Komise již také začala pracovat na vytvoření komplexní strategie pro LNG v námořní dopravě.

---

<sup>1</sup> KOM(2011) 144 v konečném znění.

Nejnáléhavější je však vytvoření společných technických specifikací Unie pro rozhraní mezi elektrickými vozidly a dobíjecími stanicemi. Za jednu z největších překážek většího rozšíření elektrických vozidel na evropském trhu se nyní považuje absence dohody o tzv. „společné zástrčce“. Společné bezpečnostní a technické specifikace jsou třeba také pro čerpací stanice s vodíkem, CNG a LNG a pro vtlačování biomethanu do rozvodné sítě zemního plynu. V případě biopaliv by měly být definovány standardy směsí s vysokým obsahem biopaliv.

Pro přijetí alternativních paliv, zejména biopaliv a syntetických paliv, spotřebiteli je důležité sjednotit informace pro spotřebitele ohledně kvality paliv a kompatibility vozidel, o dostupnosti dobíjecích a čerpacích stanic, ale i o finančních a bezpečnostních aspektech a aspektech ochrany životního prostředí. K přijetí nových technologických koncepcí a informovanosti občanů by měly přispět informační kampaně a rozsáhlé demonstrační projekty. Pro koordinaci opatření přijatých členskými státy na straně poptávky jsou nezbytné pokyny k finančním pobídkám pro spotřebitele, což obsahuje připravovaný pracovní dokument útvarů Komise nazvaný „Pokyny k finančním pobídkám na podporu vozidel účinně využívajících čistou energii“.

Dle sdělení nebude k vybudování infrastruktury pro alternativní pohonné hmoty třeba žádných veřejných výdajů, pokud členské státy využijí širokou škálu opatření, jež mají k dispozici, a účinně zmobilizují k investicím soukromý sektor. Podporu EU bude možné získat z fondů TEN-T, z kohezního a ze strukturálních fondů a ve formě půjček Evropské investiční banky. Financování výzkumu a vývoje v rámci strategie Horizont 2020 by mělo upřednostňovat výzkumné, demonstrační nebo tržně orientované projekty zaměřené na alternativní paliva. Partnerství veřejného a soukromého sektoru by měla být dále rozvíjena na základě získaných zkušeností s evropskými technologickými platformami a společnými technologickými iniciativami (např. evropská iniciativa pro ekologické automobily, společný podnik pro palivové články a vodík, iniciativa „čisté nebe“ nebo společný podnik SESAR).

#### *Návrh směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva*

Návrh směrnice stanoví požadavky na zavedení vnitrostátních rámců politiky pro tržní vývoj alternativních paliv a pro vytvoření minimální infrastruktury pro alternativní paliva, včetně zavedení společných technických specifikací. Je navrhována minimální povinná infrastruktura pro elektřinu, vodík a zemní plyn (CNG a LNG), která má klíčový význam pro přijetí těchto alternativních paliv spotřebiteli (zavedení na trh) a pro další rozvoj a využití těchto technologií v odvětví. Opatření obsažená v návrhu v směrnice se týkají pouze následujících alternativních paliv: elektřiny, vodíku a zemního plynu (LNG a CNG) a dvou druhů dopravy – silniční a vodní. Tyto sektory představují přes 80 % objemu nákladní a osobní dopravy.

Návrh směrnice stanoví minimální soubor prvků, které mají obsahovat vnitrostátní rámce v jednotlivých členských státech (článek 3 a příloha I). Jsou jimi např. posouzení stavu a budoucího rozvoje alternativních paliv, posouzení přeshraniční kontinuity pokrytí infrastrukturou pro alternativní paliva, regulační rámec na podporu vytváření infrastruktury pro alternativní paliva, cílové hodnoty využití alternativních paliv, podpora v oblasti výzkumu, technologického rozvoje a demonstrací a další. Členské státy musejí oznámit své vnitrostátní rámce politiky do osmnácti měsíců od vstupu směrnice v platnost.

Dle návrhu mají členské státy zajistit, aby do 31. prosince 2020:

- byl zaveden alespoň minimální počet dobíjecích stanic pro elektrická vozidla stanovený v příloze II, a minimálně 10 % z nich musí být veřejně přístupných. Např. pro ČR to činí 129 000 dobíjecích stanic, a z toho nejméně 13 000 veřejných. Současně dobíjecí stanice musejí nejpozději do 31. prosince 2015 (u tzv. pomalých dobíjecích stanic), resp. 31. prosince 2017 (u tzv. rychlých dobíjecích stanic) splnit požadavky technických specifikací, jak jsou stanoveny v příloze III. Veřejně přístupné dobíjecí stanice musejí být vybaveny inteligentními měřicími systémy dle požadavků směrnice 2012/27/EU;
- byl v těch členských státech, na jejichž území ke dni vstupu směrnice v platnost již existují vodíkové čerpací stanice, k dispozici dostatečný počet veřejně přístupných vodíkových čerpacích stanic vzdálených od sebe nejvíce 300 km;
- byly ve všech námořních přístavech hlavní sítě transevropské dopravní sítě (TEN-T) k dispozici veřejně přístupné čerpací stanice s LNG (pro vnitrozemské přístavy hlavní sítě TEN-T stačí do 31. prosince 2025);
- byly zřízeny veřejně přístupné čerpací stanice s LNG vzdálené od sebe nejvýše 400 km tak, aby těžká nákladní motorová vozidla na LNG mohla jezdit na všech pozemních komunikacích hlavní sítě TEN-T. Veškeré veřejně přístupné čerpací stanice s LNG musí do 31. prosince 2015 splnit požadavky technických specifikací uvedených v příloze III;
- byl k dispozici dostatečný počet veřejně přístupných čerpacích stanic CNG vzdálených od sebe nejvýše 150 km, umožňující provoz vozidel na CNG v celé Unii. Veškeré čerpací stanice s CNG musí do 31. prosince 2015 splnit požadavky technických specifikací uvedených v příloze III.

Dále členské státy mají zajistit relevantní, jasné a jednoduché informace o kompatibilitě veškerých paliv a vozidel na trhu, a to na čerpadlech u všech čerpacích stanic, u prodejců vozidel a stanicích technické kontroly, v manuálech vozidel i na vozidle samém. Informace o kompatibilitě paliv mají vycházet z norem uvedených v příloze III. Členské státy budou předkládat Komisi zprávu o vnitrostátním rámci politiky a jeho provádění do dvou let od vstupu směrnice v platnost a poté každé dva roky. Komise bude stejným způsobem předkládat zprávu o uplatňování směrnice Evropskému parlamentu. Co se týká podrobností u technických specifikací, jejich aktualizace apod., je Komise v návrhu zmocněna přijímat v této věci akty v přenesené pravomoci.

- **Stanovisko vlády ČR:**

ČR obecně podporuje koncepci náhrady fosilních paliv alternativními. Za užitečnou považuje snahu o technickou standardizaci. Podporuje opatření, která budou co nejméně zasahovat do fungování trhu a nebudou znamenat dodatečné finanční a administrativní závazky pro stát. ČR je toho názoru, že investice do infrastruktury by měl realizovat soukromý sektor. Strategii prosazování alternativních paliv nevnímá jako zcela v souladu s dalšími aktivitami Komise v oblasti zdrojů pro dopravu, očekává též námitky ze strany řady členských států k účelnosti využití fondů soudržnosti a strukturálních fondů pro investice do infrastruktury pro alternativní paliva v dopravě, které budou konkurovat projektům ve stávajících prioritních oblastech. Postrádá analýzu ekonomických dopadů.

ČR zásadně nesouhlasí s požadavky, které jsou kladeny na členské státy, pokud jde o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, zejména minimální počty dobíjecích stanic pro elektrická vozidla a požadovaný rozsah plnicích stanic pro LNG a vodíkový pohon. Členské státy mají sice určité nástroje, jak aktivity soukromého sektoru v této

oblasti podpořit, avšak nemohou nést plnou odpovědnost za splnění těchto požadavků do konce roku 2020. Požadavky ohledně počtu/hustoty dobíjecích/plnicích stanic nepříliš reflektují současnou hospodářskou situaci v EU a přináší značnou finanční zátěž pro soukromé a veřejné subjekty v členských státech. ČR považuje navržené termíny za nereálné, vytyká návrhu přílišný důraz na elektrický pohon (elektromobilitu). Hlavní přidanou hodnotou návrhu směrnice by mělo být především sjednocení technických požadavků u všech typů dobíjecích/plnicích stanic a kompatibilita veškerých paliv a vozidel na trhu v rámci EU. Návrh by také měl zohlednit specifika jednotlivých členských států, protože některé požadavky na zavádění infrastruktury pro alternativní paliva jsou finančně náročné a v podmínkách České republiky zcela nepřínosné (např. LNG). ČR je toho názoru, že v návrhu směrnice nejsou dostatečně zohledněny principy subsidiarity a proporcionality. Nesouhlasí, aby součástí návrhu byl podrobný popis rozsahu strategického vnitrostátního materiálu na podporu zavádění alternativních paliv, který by měly členské státy vypracovat.

- **Předpokládaný harmonogram projednávání v orgánech EU:**

Návrh směrnice i sdělení byly na Radě ve složení ministrů pro dopravu poprvé diskutovány na zasedání 11. března 2013, další harmonogram projednávání nebyl stanoven. V Evropském parlamentu byly návrh směrnice i sdělení přiděleny výboru pro dopravu a turismus. Návrh směrnice je v prvním čtení, termín projednání na plénu nebyl zatím stanoven. Sdělení je prozatím v tzv. přípravné fázi.

- **Závěr:**

Výbor pro evropské záležitosti:

1. **b e r e n a v ě d o m í** předkládané sdělení i návrh směrnice;
2. **p o d p o r u j e** rámcovou pozici vlády k oběma dokumentům.

Josef Šenfeld v. r.  
ověřovatel výboru

František Novosad v. r.  
zpravodaj výboru

Jan Bauer v. r.  
předseda výboru